FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI TURCHIA *La Renault prova a rintuzzare l'assalto senza il «mass damper» vietato definitivamente*

Ferrari, a Istanbul riprende la rincorsa

E dopo la sosta senza test non dovrebbero essere cambiati i rapporti di forza tra team

di **Davide Portioli**

ISTANBUL Le vacanze sono finite. Il duello può così riprendere, anche se forse mai ferie furono così opportune. I grandi protagonisti del mondiale di Formula Uno, Alonso che guida la classifica e Michael Schumacher che lo insegue, sono del resto arrivati alla sosta come in preda a una crisi di nervi. Ricordate le nefandezze del Gp d'Ungheria? Bene, speriamo che il riposo abbia fatto effetto, che l'asturiano e il tedesco abbiamo riacquisito la lucidità necessaria per gestire al meglio questo rush finale fatto di cinque Gp, insomma che lo spettacolo, e non i veleni ai box, torni in primo piano.

Non che lo spettacolo sia mancato a Budapest, ma più in seguito a situazioni decisamente insolite (prima le penalizzazioni inflitte a Fernando e a Michael che li hanno costretti a partire dopo la quinta fila, poi le situazioni meteo) che per come era stata preparata la gara. Una gara che, al di là delle variabili esterne (non poche), ha mostrato una Renault almeno allo stesso livello della Ferrari, situazione che non era tale nei precedenti Gp, quando erano le Rosse di Maranello a fare la differenza.

Felipe Massa

Certo, il periodo di vacanze è stato totale, ovvero nessuna gara, ma anche nessun test, per cui i valori dovrebbero essere quelli di inizio agosto, al di là di quelle che possono essere le caratteristiche specifiche della pista turca. Non solo. Anche il divieto della Fia riguardo all'utilizzo del «mass damper» non dovrebbe influire più di tanto: la Renault ci aveva già rinunciato eppure è rimasta altamente competitiva. Certo, su qualche circuito qualche beneficio lo doveva pur dare, ma non sembra, salvo riprova contraria, che la sua mancanza possa essere così decisiva.

Piuttosto bisognerà vedere come la decisione della Fia verrà digerita dal team francese. Nel weekend ungherese, quello appunto dei nervi tesi, lo stesso Briatore si era lasciato andare ad accuse piuttosto pesanti nei confronti della Federazione internazionale, rea secondo lui, di favorire chi non vince... Accuse poi in larga parte ritrattate, forse più conseguenza della rimonta Ferrari che di altro. Per il resto le due Rosse e la Renault di Alonso sfoggeranno lo stesso motore all'opera in Ungheria. Le, poche, novità aerodinamiche sono in realtà programmate, non frutto di test specifici (verranno ripresi a Monza). Per cui la rincorsa riparte da dove l'avevamo lasciata. Entrambi i protagonisti si dicono fiduciosi (non potrebbe essere diversamente), di sicuro potrebbe bastare poco per mutare gli equilibri, fermo restando che il campione in carica parte da un indubbio vantaggio, quello dei dieci punti raccolti in più del diretto avversario. Ancora una volta potrebbero essere altri piloti a funzionare da ago della bilancia. Il comportamento del Massa pre-Ungheria è incoraggiante per Schumi, vedremo se Fisichella saprà essere della partita.

Secondo e sesto tempo nelle due sessioni di libere del venerdì per il campione tedesco Michael Schumacher alla rincorsa dell'ottavo titolo mondiale

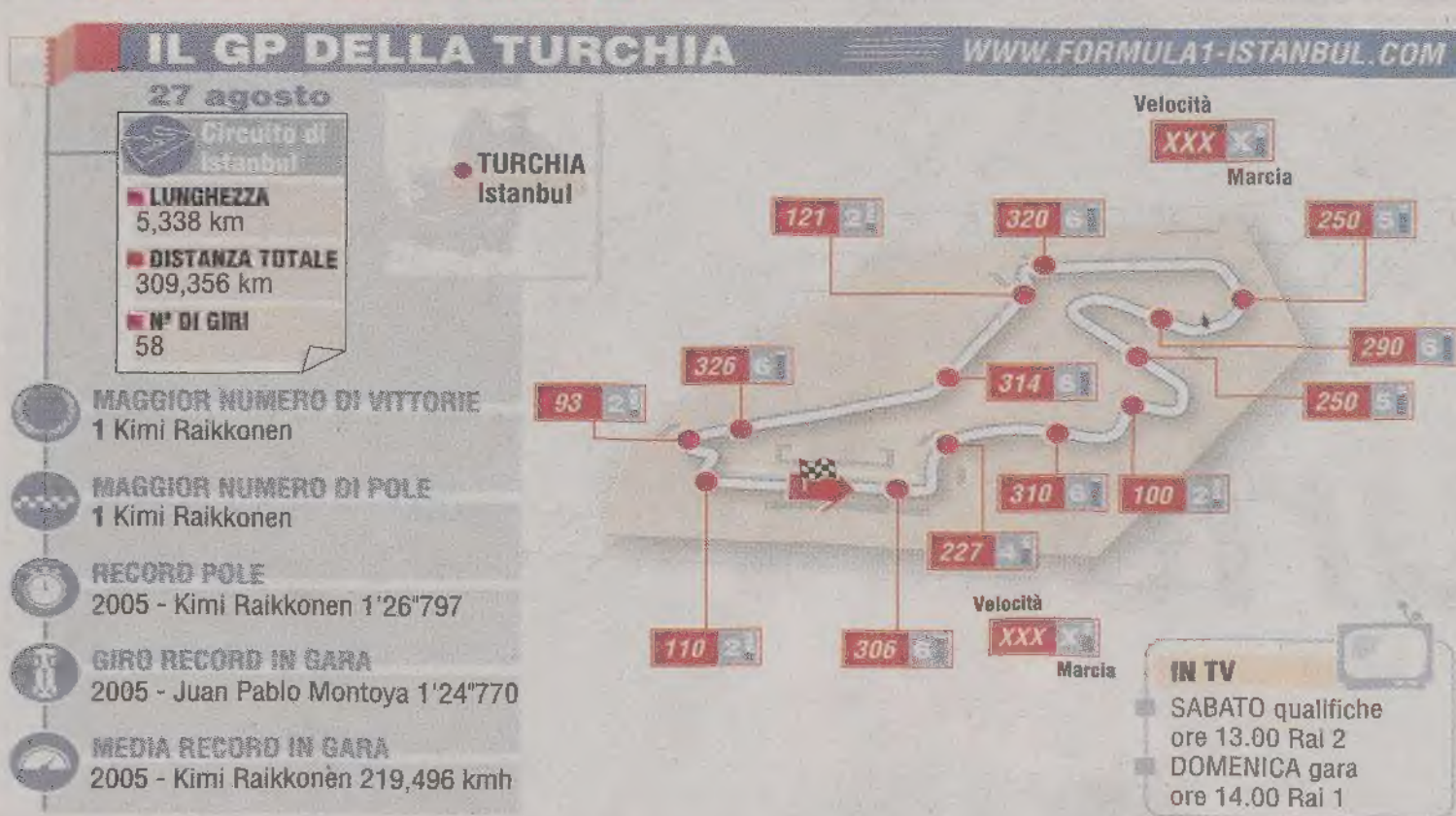
PNEUMATICI

Ruote carenate sulle Rosse: un aiuto per i freni

ISTANBUL Pare che ad inventarle sia stata la Toro Rosso, ma ieri le ha montate la Ferrari e nel mondo della Formula Uno è sembrata una rivoluzione. Si parla delle ruote posteriori «lenticolari» montate sulle F248 di Michael Schumacher e Felipe Massa: alla vista, un disco con un foro centrale copre il cerchione. In pratica una carenatura degli pneumatici. L'aggettivo «lenticolare» però ricorda gli exploit di Francesco Moser nel ciclismo negli anni '80. Nel pianeta delle bici fu vera rivoluzione, tanto che ancora oggi vengono usate (con tutte le evoluzioni che sono state sviluppate in venti anni) nelle prove a cronometro e danno un concreto vantaggio aerodinamico soprattutto in pista. Nell'automobilismo non si erano mai viste ma, secondo quanto spiegano in Ferrari, non sono state sviluppate per dare un plus aerodinamico: «Servono per migliorare il raffreddamento dei freni».

Intanto Kimi Raikkonen è pronto a far partire querele contro chi ha scritto che due domeniche fa a Budapest ha perso la patente dopo essere stato fermato per guida in stato di ebbrezza. «Ho letto anche io che mi avrebbero ritirato la patente per aver guidato da ubriaco - ha detto il finlandese -. Non so chi abbia scritto questa storia, ma chiunque sia stato avrà delle "interessanti" conseguenze. Di sicuro ci vedremo in tribunale».

Il pilota F1 della McLaren Kimi Raikkonen ha smarrito il proprio portafogli con patente, passaporto e 7500 dollari dopo un party.

LE LIBERE DEL VENERDÌ

All'esordio assoluto nel Circus il tedesco Vettel, test driver Bmw, fa registrare il miglior tempo

Il brasiliano Massa è il più veloce dei piloti titolari

Alle 14 su Raidue le prove per la stabilire la griglia di partenza. La gara domani su Raiuno

ISTANBUL È stato Felipe Massa il più veloce dei piloti «titolari» nella seconda sessione di prove libere. Il brasiliano della Ferrari ha girato in 1'28"164, superato solo dal nuovo test driver della Bmw, il tedesco Sebastian Wettel che - all'esordio assoluto in Formula Uno - ha fatto il suo miglior giro in 1'28"091.

Alle spalle del ferrarista, terzo e quarto tempo per le Honda di Jenson Button (1'28"506) e Anthony Davidson (collaudatore per una volta battuto dal suo caposquadra, 1'28"599). Quinto e sesto tempo per i fratelli Schumacher, con Ralf (1'28"614 con la Toyota) che ha preceduto Michael (1'28"819) di oltre due decimi.

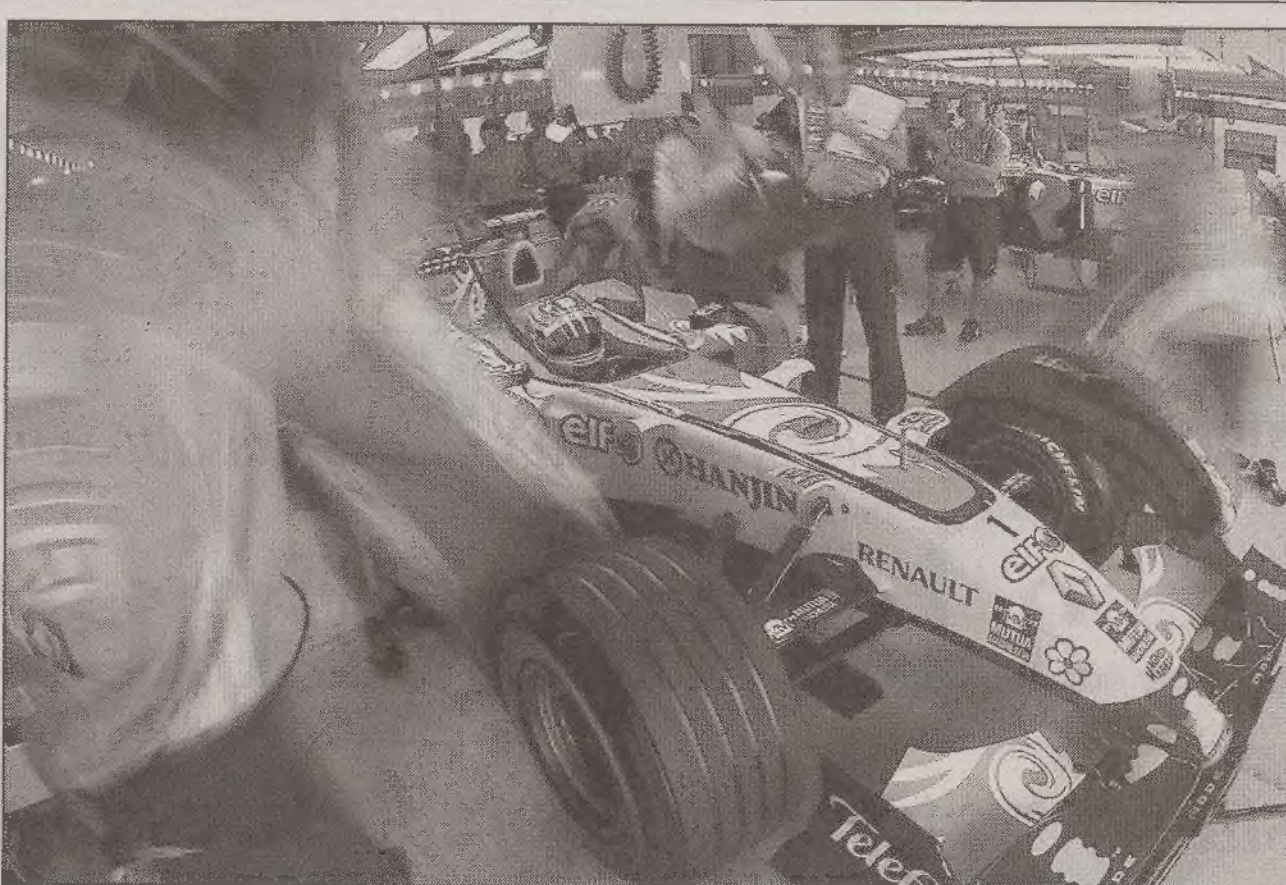
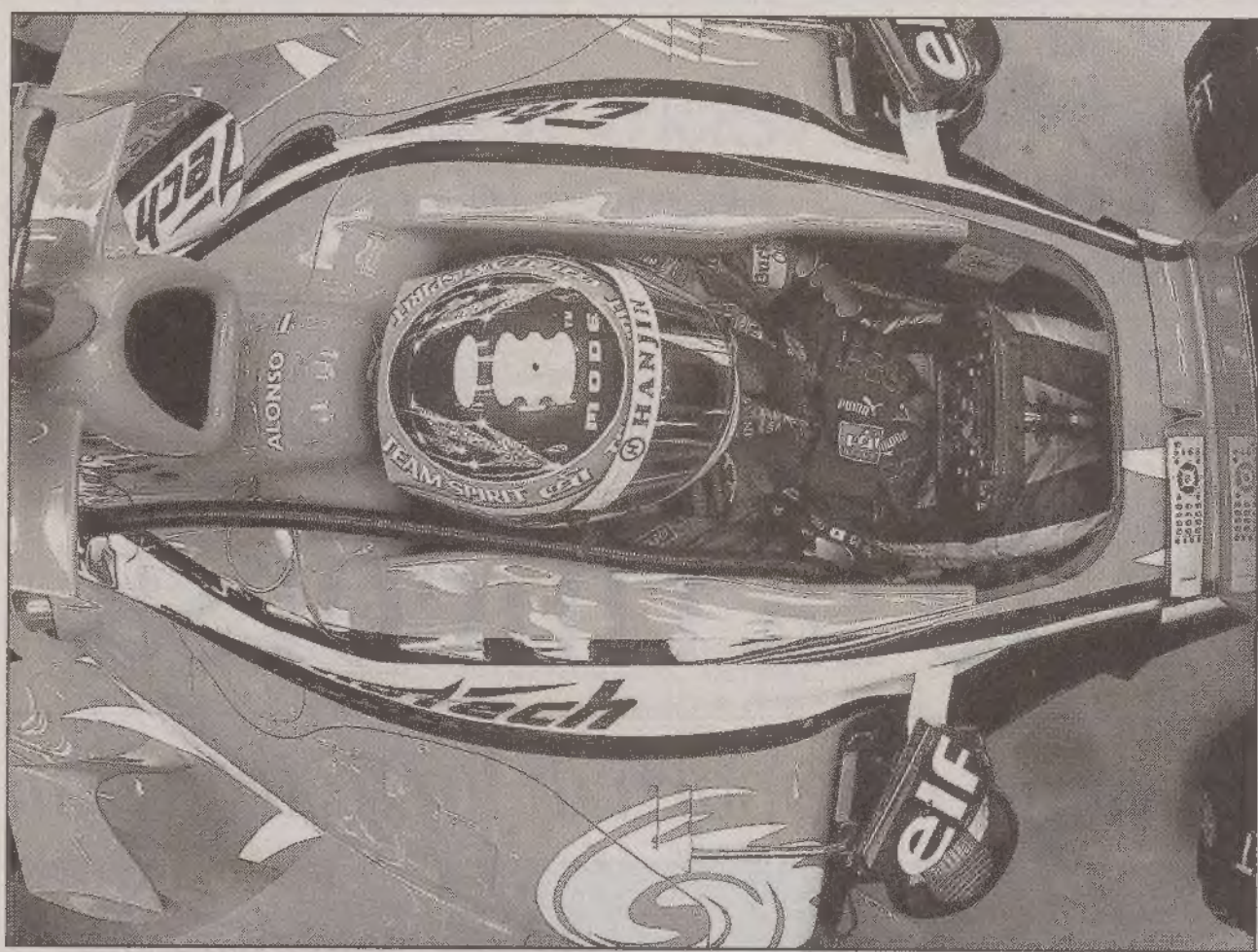
Ottava e nona le due McLaren-Mercedes di Kimi Raikkonen (1'29"042) e Pedro De la Rosa (1'29"112). Molto più lontane le Renault: dodicesimo Fernando Alonso in 1'29"741 (a 922 millesimi da Schumi) e diciottesimo Fisichella (1'30"504). Davanti al romano, sia Jarno Trulli (quindicesimo in 1'30"006 con la Toyota) sia Robert Kubica (1'30"502 con la Bmw).

In mattinata è stato Kimi Raikkonen, vincitore nel 2005 della prima edizione del Gp di Turchia; il più veloce nella prima sessione di prove libere.

Il finlandese della McLaren-Mercedes ha girato in 1'28"315 e ha staccato di 462 millesimi Michael Schumacher (1'28"377). Il tedesco della Ferrari è sceso in pista solo negli ultimi cinque minuti e si è limitato a percorrere quattro giri, uno in meno di Raikkonen.

Terzo tempo per Jenson Button (1'28"785 con la Honda). Solo diciottesimo Felipe Massa in 1'31"904. Nessun giro cronometrato per le Renault di Fernando Alonso e Giancarlo Fisichella: due «installation lap» per il romano, uno per lo spagnolo.

Saranno in molti a fare il paragone con Michael Schumacher, dopo che Sebastian Vettel, 19 anni, alla sua prima uscita al volante della Bmw Sauber di F1 ha messo in fila tutti i suoi colleghi, ottenendo il miglior tempo al termine della prima giornata di prove libere del Gran Premio di Turchia sulla pista dell'Istanbul Park.

Oggi alle 14, in diretta su RaiDue, le prove ufficiali che determineranno la griglia di partenza. Domani alle 14, su RaiUno, sempre il diretta, il Gran premio di Turchia a Istanbul.,

Tre immagini del campione del mondo Fernando Alonso nei box a Istanbul durante le due sessioni di ieri di prove libere: solo dodicesimo nel pomeriggio e nessun giro il mattino

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI TURCHIA *Il campione mondiale Alonso si dice fiducioso per le ultime cinque gare*

La Renault dopo il mass damper

Sistema vietato dalla Fia ma l'auto francese è sempre competitiva

ISTANBUL Inutile negarlo, molte delle curiosità legate a questo finale di stagione è vedere se e come la Renault reagirà alla decisione della Fia di giudicare illegale l'utilizzo del «mass damper».

Una decisione per certi versi attesa, e per altri versi inevitabile. La chiave di lettura data dalla Fia è stato che il «mass damper» fosse una parte mobile della monoposto, e come tale, vietata dai regolamenti.

Allo stesso tempo, ma questo era già stato anticipato dalla Federazione, la decisione non ha effetto retroattivo, le classifiche restano immutate.

Per cui la palla, per cosë dire, passa alle ultime cinque gare che dovranno dire se la Renault, che aveva introdotto il sistema e che ne beneficiava più di altri team, saprà confermarsi ugualmente competitiva. Sì, perché sulle tracce del «mass damper» si erano lanciate praticamente tutte le altre scuderie di punta, senza però riuscire a sfruttarlo al meglio. Anche da questa situazione è nata nelle settimane scorse l'irritazione del team francese.

L'indicazione data dal Gp d'Ungheria è stata di una Renault e di un Alonso ugualmente competitivi, da qui la fiducia per la parte finale del campionato, che lo spagnolo affronta, non dimentichiamolo, con dieci punti di vantaggio su Schumi: «Mi sento molto bene - ha spiegato Alonso -. Mi trovo in una posizione in cui ognuno vorrebbe essere. Ci sono state alcune pressioni su di noi dopo la Germania, ma il Gp d'Ungheria ha mostrato che la R26 è ancora molto competitiva e che bisogna affrontare un Gp alla volta. In Turchia ci sarà una nuova corsa con nuove sfide. Sono fiducioso perché questo circuito si addice alla nostra vettura e la Michelin ci fornirà delle buone gomme. Noi dobbiamo solo concentrarci sul nostro lavoro e non fare errori e poi vedremo come andrà la gara».

In più c'è da dire che dopo la Turchia i team potranno tornare a sviluppare le vetture, operazione che la scuderia francese lo scorso anno, impegnata dalla McLaren, seppe fare egregiamente. La partita è ancora apertissima.

Niente test, ma non si può dire che alcuni team si siano risparmiati durante la sosta. È il caso della Toyota che ha fatto parlare di sè con l'apparizione ufficialmente di pura esibizione in territorio americano.

Dopo un giro di installazione sul circuito da 11 curve e 3,603 km di Laguna Seca, Ricardo Zonta ha infatti segnato un nuovo record della pista nel suo secondo giro lanciato con un crono di 1'07"508 alla media di 191,802 km/h. Un riscontro cronometrico che migliora il precedente record di 1'07"722 segnato da Helio Castroneves nel corso del Honda Grand Prix di Monterey di Formula Cart nel 2000.

Non deve suonare come una semplice soddisfazione, quanto come la conferma di un trend positivo per la scuderia giapponese che, dopo un inizio decisamente negativo di stagione, ultimamente riesce sempre a mandare almeno uno dei suoi piloti in zona punti. Anche per questo la Toyota e, speriamo, Trulli possono essere protagonisti del finale di stagione.

Polemico il «team principal» della casa giallobù sulle decisioni assunte dalla Fia

Briatore: le regole non si cambiano a metà mondiale

Il congegno è stato regolarmente usato per 15 Gran premi

ISTANBUL «Quando cambi le regole a metà campionato, sicuramente falsi la situazione». È il commento di Flavio Briatore sulla decisione del Tribunale d'Appello della Fia che ha vietato l'uso del «mass damper», l'ammortizzatore inerziale inventato dalla Renault e usato regolarmente per 15 Gran premi dal settembre 2005 fino al Gp di Francia del 16 luglio scorso.

Flavio Briatore con Fernando Alonso dopo il successo nel Gran premio di Monaco

Fernando Alonso sostiene che il «mass damper», l'aggeggio inventato dalla Renault per dare più stabilità all'avantreno, dà non più di un decimo-un decimo e mezzo di vantaggio a giro. Ma intanto la Fia ha deciso di vietare quello stabilizzatore inerziale (costituito da una massa di 15 chili sospesa tra due molle e piazzata nel muso della vettura) e per la Renault è un indiscutibile penalizzazione. È vero che, come sostiene Alonso e riconosce lo stesso Schumacher, in Ungheria le Renault senza mass damper andavano comunque fortissimo.

Ma a Budapest le condizioni meteo erano imprevedibili e l'uso delle gomme da bagnato ha probabilmente falsato le percezioni. Lo spagnolo fa il suo mestiere e nega anche l'evidenza, ma non è certo una buona notizia essere 12° nelle libere del venerdì (con Fisichella addirittura 18°).

Per ruolo tocca a Flavio Briatore fare il commento «politico» della sentenza della Corte d'Appello che mercoledì ha definitivamente vietato la novità tecnologica inventata dalla Renault nel 2005 e regolarmente utilizzata per 15 Gp consecutivi. «Tutte le decisioni vanno accettate per quello che sono - dice il manager piemontese -. Non voglio entrare nel merito tecnico. Io dico solo che il sistema lo usavamo dal 2005».

A Budapest Briatore aveva tuonato: «La Fia dovrebbe essere solo l'arbitro. Invece sta falsando il campionato. E lo sta facendo anche male, anche i media hanno capito che sta succedendo quello che è già successo anni fa. C'è un impegno incredibile della Fia a giocare contro di noi, con l'aiuto di qualche team». Oggi usa parole solo leggermente più sfumate: «Per me è difficile capire come possa succedere che un dispositivo approvato per metà campionato, improvvisamente non sia più valido. Questi sono i fatti, ognuno può trarre le sue conclusioni».

La considerazione di fondo resta quella di Budapest: «Campionato falsato? Sicuramente, quando cambi le regole a metà campionato falsi la situazione. È come dire che nel calcio si dice che si gioca in undici e poi improvvisamente si decide che si deve giocare in dieci...». E mentre saluta i giornalisti, non riesce a trattenere la battuta sarcastica: «Chissà a vantaggio di chi andrà, questa decisione. Chissà...». Magari di chi può vincere il mondiale al posto suo.

A sinistra un'espressione di Schumi, al centro il tedesco in pista davanti a Sato, a destra tifosi turchi delle Rosse di Maranello

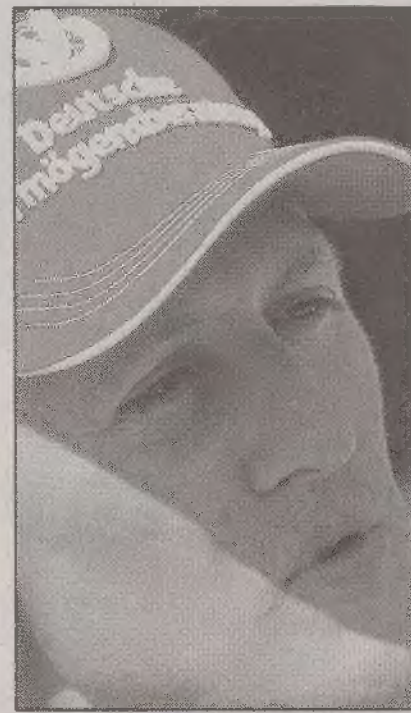
FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI TURCHIA *A Budapest è stata gettata un'occasione per ridurre il gap*

Schumi, ora vietato sbagliare

Todt: «Combattere è nel suo Dna. Michael non è uno che si accontenta»

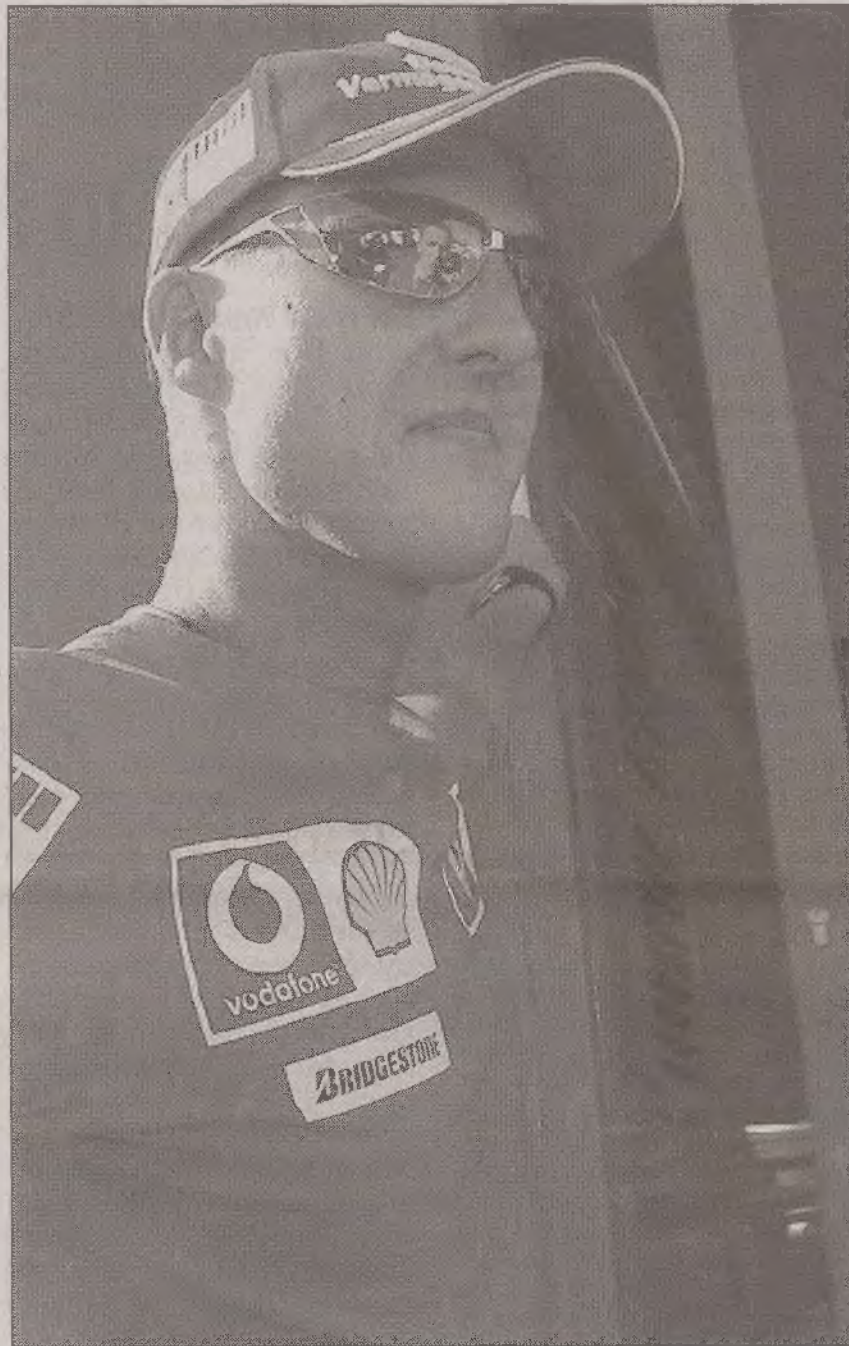
ISTANBUL Meno cinque al termine della stagione, la Ferrari riparte al contrattacco. Accantonate rapidamente le follie di Budapest, una di quelle gare condizionate dal maltempo che una volta o due all'anno consegnano agli annali situazioni e vincitori imprevedibili, la Rossa e Michael Schumacher si concentrano sul Gp di Turchia.

Con la stessa voracità di vittorie che negli ultimi due mesi ha caratterizzato la rimonta del tedesco sul leader del Mondiale, con la stessa consapevolezza che in condizioni ambientali ideali (non certo la pioggia e le temperature rigide dell'Hungaroring) la Ferrari ha ormai completato il sorpasso ai danni della Renault, in termini di pure prestazioni. Alonso non vale meno di Schumi e questo è risaputo: a testimoniarlo, per chi ancora non se ne fosse accorto, c'è la condotta di gara dell'iridato in carica, proprio sul viscido tracciato ungherese, sino al momento dell'incolpevole ritiro. Dunque, se il sette volte campione del mondo è chiamato a giocarsi il titolo al fotofinish, come non gli accade da un bel po' - visto che dei cinque allori conquistati con la Ferrari quello più arduo fu nel 2000 quando stroncò Hakkinen nel finale di stagione, rendendo comunque inutile l'ultimo Gp - errori e presunte furbate dovranno essere assolutamente evitate. Il riferimento è preciso: a Budapest è imperdonabile che Schumi abbia consentito ad Alonso di ammortizzare la penalità inflitta in qualifica con un doppio sorpasso quando esposta c'è la bandiera rossa, durante le prove libere. Come pure il tedesco avrebbe dovuto ponderare l'azzardo di rimanere in pista nei giri finali della gara con gomme intermedie e asfalto ormai asciutto, ma soprattutto se fosse il caso di resistere a ogni costo agli attacchi di Heidfeld, sino al contatto tra le due vetture. Todt lo ha immediatamente perdonato: «Combattere è nel suo Dna, se non avesse questa caratteristica non ci avrebbe regalato cinque titoli mondiali. Schumacher è uno che non si accontenta».

Michael Schumacher

Ma tra le righe sono giunte più critiche che consensi, soprattutto perchè dopo il quasi doppiaggio subìto e il successivo ritiro di Alonso, l'occasione di azzerare o quasi il gap in classifica era più che propizia.

E se fosse anche uno Schumi inaspettatamente nervoso? Certo, la prima volta gli andò bene (nel '94, elimina Hill ad Adelaide vincendo di un punto un Mondiale comunque meritato), le altre volte che si è arrivati al fotofinish un po' meno. Nel 1997 il fattaccio di Jerez, con il deliberato speronamento della Williams di Villeneuve, due anni più tardi fa spegnere il motore della Ferrari sulla griglia di partenza a Suzuka, quand'è in prima fila, alla resa dei conti con Hakkinen. Alonso non farà regali, non sarà vittima della pressione psicologica. È un duro, ma anche un latino passionale con temperamento da scandinavo.

Schumi ha una sola via: partire davanti e gestire la superiorità del mezzo. Evitando insomma, di trovarsi il diretto rivale a stretto contatto di gomito.

Gian Paolo Grossi

Schumi pensieroso nel motorhome della Ferrari

IL MANAGER

A Monza il sette volte campione del mondo dovrebbe annunciare il suo ritiro

«Giusto ritirarsi se arriva il titolo»

ISTANBUL Nei giorni che precedono il Gp di Turchia, mentre Raikkonen spezza l'attesa per il probabile annuncio in Ferrari per il 2007 concedendosi qualche bicchierino di troppo, il manager di Schumi, Willi Weber, rinnova l'appuntamento monzese come quello della decisione ufficiale sul futuro del tedesco. «Preferisce concentrarsi sulle gare - commenta Weber -, non ha ancora deciso e lo farà al Gp d'Italia». E aggiunge: «Giusto ritirarsi se arriva l'ottavo titolo».

Nel tragitto verso la Turchia Michael Schumacher ha reso omaggio ai 25 anni della fondazione della Nazionale Piloti, scesa in campo mercoledì sera, insieme al sette volte iridato, per la prima volta in Grecia, allo stadio Karaiskaki di Atene. «Abbiamo cinque possibilità per modificare la situazione nel Mondiale e vincere il titolo», ha sottolineato Schumi che ha parlato della gara di Istanbul come di un appuntamento fondamentale per il futuro.

Sebastian Vettel

Il caso più eclatante di chi ha saputo sottrarsi alla gogna di non essere un pilota vincente in F1 è senza dubbio Jean Alesi. Quell'unica affermazione in 201 Gran premi, peraltro regalatagli su un piatto d'argento da Schumacher a Montrèal '95, è una gemma in una carriera ben al di sotto delle reali aspettative di quando esordì (1989) al volante della Tyrrell. «La sfortuna non esiste», amava ripetere Enzo Ferrari, ma forse, nel caso del picciotto di Avignone sarebbe opportuno fare un eccezione anche se talvolta fu egli stesso ad andare a caccia di guai quando non erano questi a rincorrerlo. Monaco è sinonimo di sorprese: le vittorie ottenute nel '96 e 2004 salvano le carriere di Panis (156 presenze) e Trulli (159).

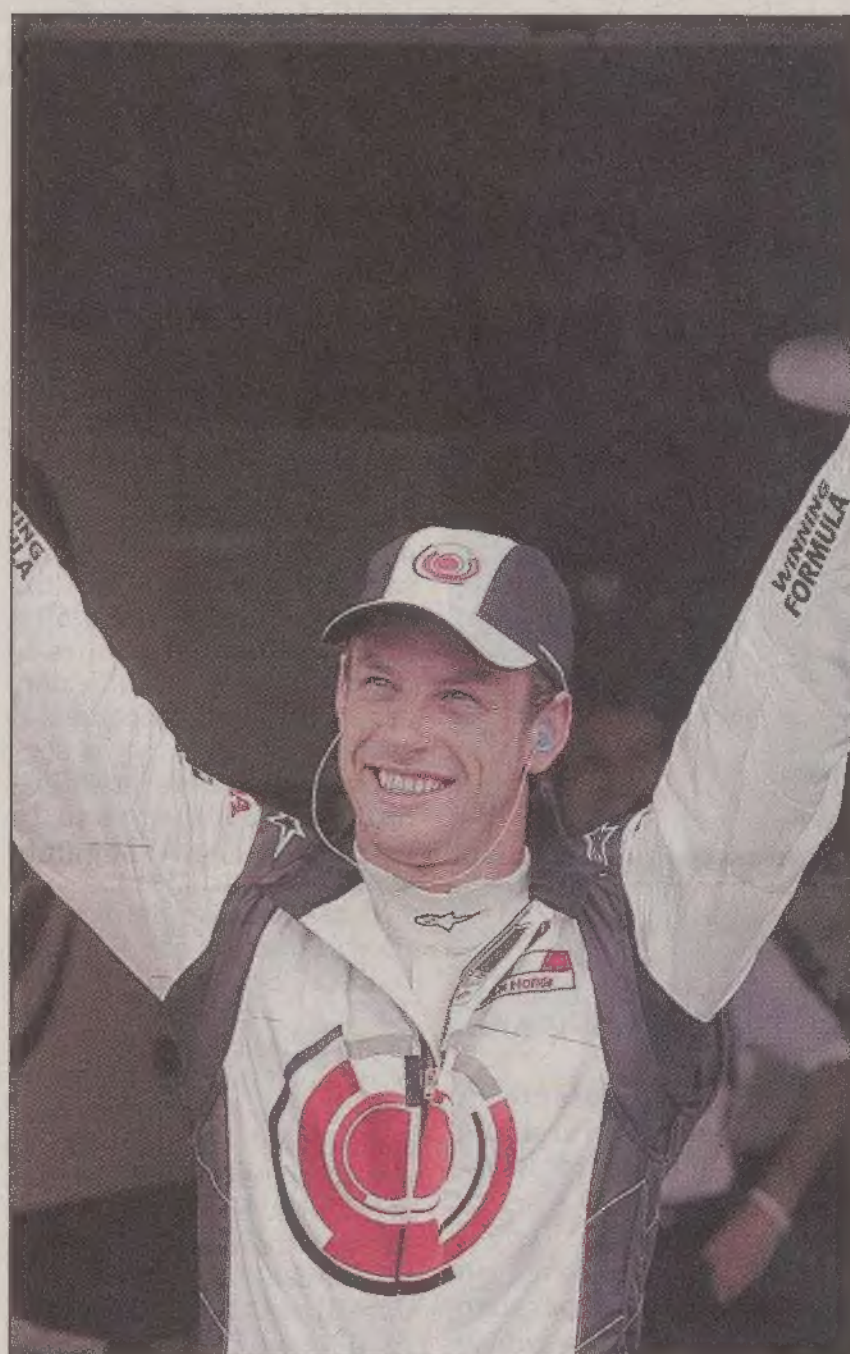
Il team Bmw Sauber F1 ha comunicato che il pilota tedesco Sebastian Vettel, 19 anni, guiderà la monoposto tedesca nelle prove libere del Gp di Turchia (e così è stato ieri). Il commento del pilota: «Sono grato al team per questa occasione. So di non avere molta esperienza in F1 ma mi concentrerò e proverò a dare il massimo per aiutare il team e gli ingegneri fornendo loro una serie di informazioni importanti».

A sinistra il treno di gomme Honda per il Gp di Turchia. Qui sopra e a destra Jenson Button dopo il successo a Budapest

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI TURCHIA *Grazie al successo ottenuto nell'ultima gara a Budapest*

Button non più tra gli incompiuti

L'inglese è andato a segno dopo 113 corse. Ma c'è chi ha fatto peggio

Button soddisfatto delle qualifiche al Gran premio del Canada

ISTANBUL Vincendo a Budapest Jenson Button s'è tolto proprio un bel peso. L'astinenza da vittorie non è una buona compagna di viaggio quando si è in F1 da oltre sei anni e si passa per un precoce talento in perenne attesa di sbocciare. Si rischia di passare rapidamente di moda in un Circus che corre veloce quanto brucia talenti. Ma ancor più, nel caso del britannico della Honda, quello di essere etichettato come il nuovo Amon, ossia l'icona dell'incapacità a trionfare in gare titolate.

In servizio effettivo in F1 per ben 14 stagioni, dal '63 al '76, il neozelandese che corse anche per la Ferrari nel periodo forse più buio delle Rosse, è il più grande pilota di sempre a non aver mai vinto un Gran premio. Lo jellato per eccellenza, il paradigma dell'incompiuto, la dimostrazione vivente del fatto che senza ricevere un colpetto dalla dea bendata non ci si può orgogliosamente sedere al tavolo dei vincitori. Novantasei presenze, zero vittorie: questo è Chris Amon, anche se i numeri non spiegano le sue opportunità di aggiudicarsi un Gp, tutte miseramente fallite. Anzi, col passare degli anni e i calendari che s'infittiscono di gare ci sono piloti che hanno largamente superato il record negativo del «kiwi».

Su tutti Andrea De Cesaris: 208 Gp, cinque sole volte sul podio, mai sul gradino più alto. Ineguagliabile generosità, coraggio da vendere, ma pure una lunga lista di incidenti che nei primi anni di militanza in F1 gli valsero in Inghilterra il soprannone di «The Crasheris» e purtroppo anche la chiusura delle porte alla McLaren, con Ron Dennis che giurò di non mettere mai più un italiano sulla sua vettura. Oppure Martin Brundle che malgrado le 158 partenze e una fama da pilota volitivo e coriaceo che gli permise di guidare per Williams, Benetton e McLaren, si è dovuto accontentare di nove podi, tra i quali due prestigiosi secondi posti a Monza e Montecarlo.

Mica è finita. Oltre dieci anni di F1 e ben 146 Gp all'attivo per Derek Warwick, altro inglese che in pista sapeva farsi rispettare ma che in pratica, con vetture in grado di rincorrere il successo, ballò una sola estate. Era quella del 1984 e con la Renault turbo Warwick conseguì due secondi e altrettanti terzi posti ma niente di più. Peggio di lui ha fatto il francese Jean-Pierre Jarier, considerato un fenomeno nelle Formule minori ma penalizzato, una volta giunto all'apice dell'automobilismo, da un carattere ribelle e difficile da gestire. Pilotare una Shadow o una Tyrrell fu il meglio che gli venne offerto e in 134 Gp disputati ottenne tre occasionali terzi posti. Gli altri «over 100» senza corona sono Pierluigi Martini (118) e Nick Heidfeld (110). Insomma, Jenson Button si consoli: ha fatto centro dopo «soli» 113 tentativi.

Gian Paolo Grossi

FIGLI D'ARTE

Il nipote del campione di Montona d'Istria potrebbe esordire tra due anni nella formula regina

Arrivano Marco Andretti e Nelsinho Junior

SAN PAOLO Andretti e la Formula Uno, un binomio vincente che dal 2008 potrà rinnovarsi. L'ex campione del mondo, l'istriano Mario Andretti (è nato nel febbraio 1940 a Montona d'Istria) ha infatti annunciato che il nipote Marco, figlio di Michael, oggi pilota della Indy Racing League, potrebbe correre in Formula Uno dal 2008. «Marco non potrà correre in Formula Uno dall'anno prossimo, ma dalla stagione successiva sì - ha spiegato Andretti -. Sarebbe un peccato se perdesse un anno a fare test, è un talento e se potrà prepararsi per bene sorprenderà. Ha stile e personalità per diventare un perfetto pilota di F1. È aggressivo e rapido».

Mario Andretti

Nelson Piquet

«Al 100% l'anno prossimo correrò in Formula Uno. Non c'è nessuna possibilità di disputare un altro anno in Gp2». Così Nelson Piquet Jr, in un'intervista al giornale «Lance», ha ufficializzato l'imminente approdo in Formula Uno. Il giovane talento brasiliano, figlio del tre volte campione del mondo, ha anche precisato di aver ricevuto offerte da Midland e Super Aguri, «ma queste sono squadre minori e non è quello che sto cercando. Ho parlato anche con Renault, Honda e Williams - ha aggiunto Piquet Jr - e preferirei la Renault o la Honda».

Ma «Nelsinho» prima di lasciare la Gp2, vuole fare di tutto per recuperare gli 11 punti di svantaggio dal britannico Lewis Hamilton e avere quindi un «mercato» migliore. «Con un buon risultato, posso ottenere più cose. Sono fiducioso per la conquista del titolo», ha concluso Piquet Jr.

Intanto la Toyota esce dal gruppo dei grandi costruttori di Formula Uno. La scuderia giapponese ha infatti annunciato che lascerà la Gpma, l'associazione che riunisce i cinque gruppi automobilistici che rivendicano il ruolo di contropotere in Formula Uno e di cui fanno parte Honda, Bmw, Daimler Chrysler e Renault.

«La Toyota ha creduto finora - fa sapere il team giapponese - che il ruolo fondamentale della Gpma fosse quello di contribuire alla tutela della Formula Uno dal punto di vista dell'innovazione tecnologica. Ma la Toyota pensa che ormai la Gpma è più concentrata sui problemi operativi che sulla strategia a lungo termine per lo sviluppo della Formula Uno».

La scuderia sottolinea tuttavia che l'associazione dei grandi costruttori ha raggiunto «uno dei suoi obiettivi dopo l'accordo con la Federazione internazionale (Fia) per le stagioni 2008-2012». La Toyota manterrà comunque i contatti e il dialogo in futuro con la Gpma.